LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER — **20** fr. — **10** fr. »

1er Avril 1900 — N° 81
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

ABONNEMENTS
PARIS,.... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER — **20** fr. — **10** fr. »

(Cliché P. L., V. G. A.)

AU MEETING AUTOMOBILE DE NICE

Charron enfilant son pantalon de coureur avant la course Nice-Marseille (26 Mars)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Les Régates de Cannes

Ainsi qu'on avait déjà pu s'en rendre compte aux régates de Marseille et de Toulon, la saison nautique méditerranéenne se ressent quelque peu des événements qui se déroulent dans le Sud de l'Afrique; beaucoup de yachtsmen anglais sont, en effet, officiers dans l'armée ou dans la marine, d'autres se sont engagés comme volontaires pour la durée des hostilités, et tout naturellement leurs yachts sont restés désarmés, au grand détriment de nos réunions nautiques hivernales.

Cependant, malgré l'abstention forcée d'un grand nombre de yachts anglais et celle, tout à fait inexplicable, de beaucoup de yachts italiens, les régates internationales de Cannes ont été fort intéressantes, et si les concurrents y étaient moins nombreux que les années précédentes, il est permis de dire que la qualité remplaçait assez heureusement la quantité. On a pu le constater par l'attention soutenue avec laquelle, pendant seize jours consécutifs, amateurs et profanes ont suivi les courses organisées par l'Union des Yachtsmen et la Société des Régates de Cannes.

On s'est tout particulièrement intéressé à la lutte engagée entre les deux 20-tonneaux *Esterel* et *Laura*, sur lesquels s'entraînent les équipages qui vont se disputer, cet été, la Coupe de France. L'*Esterel*, qui appartient au baron Edouard de Rothschild, a été mis par son propriétaire à la disposition du duc Decazes, pour une campagne complète en Méditerranée. Son équipage se compose de huit hommes triés sur le volet parmi les meilleurs marins du bassin d'Arcachon; espérons que ce vaillant équipage si habilement dirigé par le jeune skipper Louis Etcheber, retrouvera sur le *Quand-Même* — notre futur champion pour la Coupe de France — le brillant succès qu'il vient d'obtenir avec *Esterel*, aux régates de Cannes.

A part la croisière de Cannes à Nice, gagnée par *Laura*, dans des conditions tout à fait... particulières, l'*Esterel* a battu le yacht de M. E. Hore dans toutes ses rencontres et le duc Decazes a pu inscrire à son tableau : le Prix de

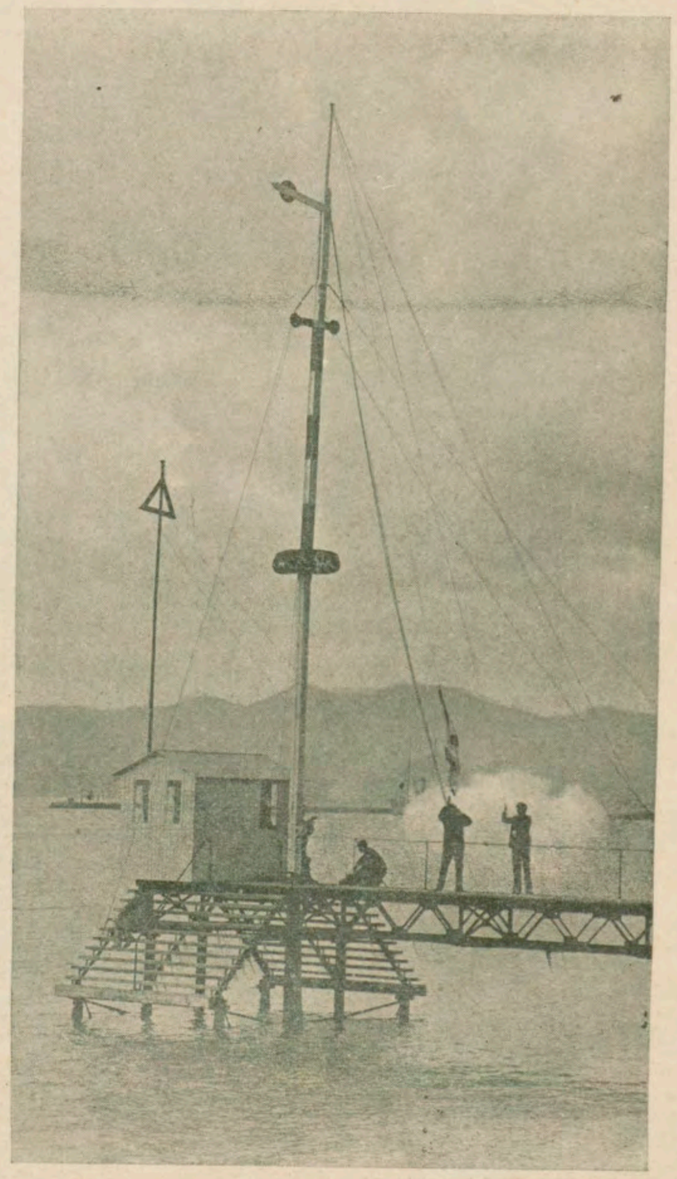
Lérina. **Sloop 2 tx au Comte H. de Pourtalès, de l'Union des Yachts Français.**

Phalène, **Sloop de 1 t. au Vicomte de Paris et M. Despujol.**

l'Union des Yachts Français, la Coupe de Clercq, la Coupe Albert-Edouard, offerte par le prince de Galles, la Coupe du Tzarewitch, le Prix du comte Verlé, le Prix du Yacht-Club de France, la Coupe Ogden Goëlet-Gordon Bennett, le Prix du prince Constantin Radziwill, le prix Jefferson.

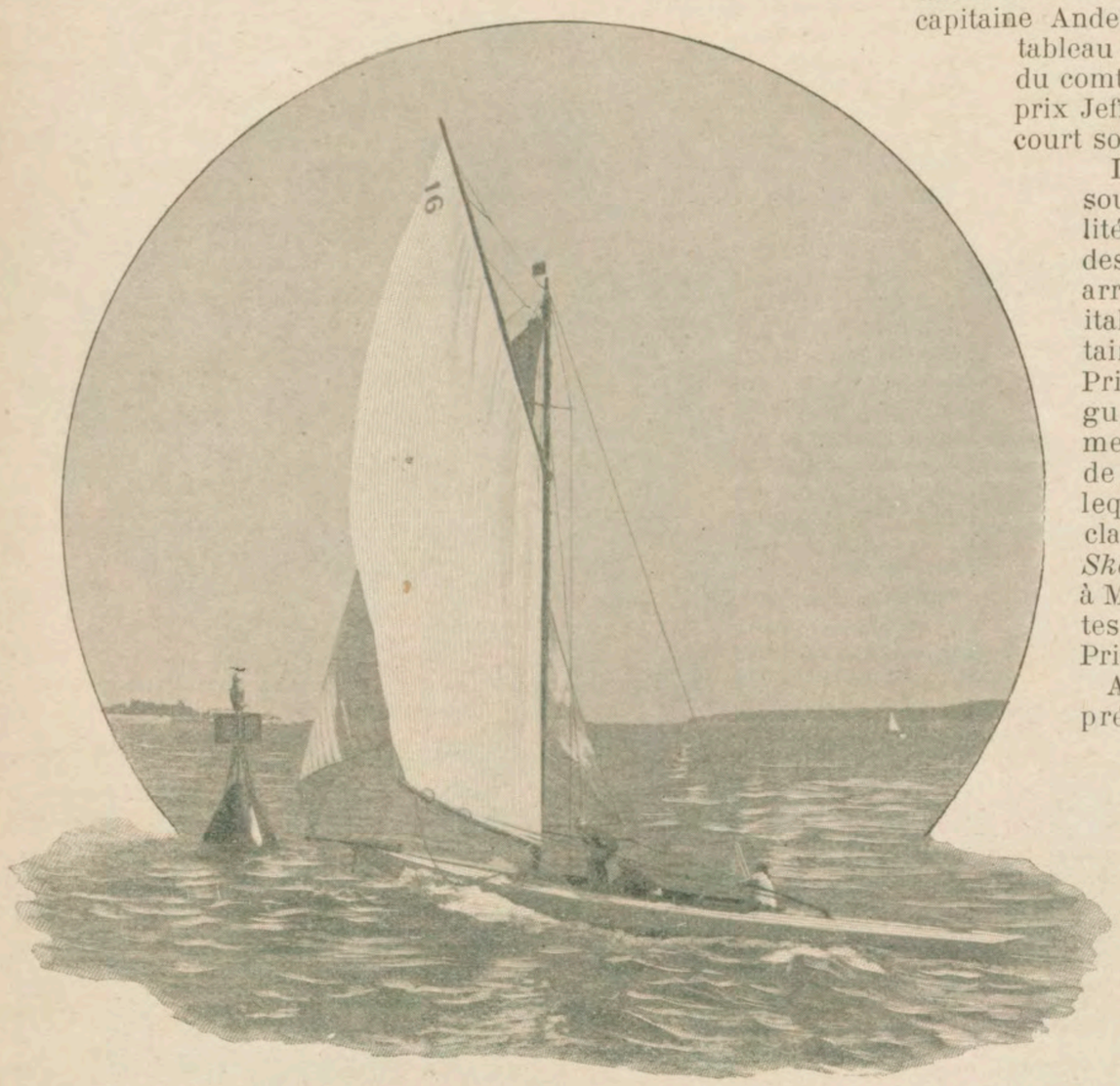
Dans la cinquième série, comprenant les yachts de 5 à 10 tonneaux, c'est le nouveau racer anglais *Bona-Fide*, à M. Howard Taylor qui a tenu la tête, gagnant le Prix du comte Vitali, le Prix du Ministre des Beaux-Arts, le Prix du Club Nautique et le Prix E. Hore. Il avait pour principaux concurrents *Emerald*, à M. Jefferson, qui s'est classé une fois premier; *Saint-Martial*, au comte de Villeneuve, *Honeymoon*, à M. E. Hore, *Fleur-de-Lys*, à M. Sérailler et *Ruahine*, à M. Sparks.

Le yacht français *Sagitta*, qui appartient aujourd'hui à MM. le comte de Roussy de Sales et de la Chapelle, a trouvé cette année un rude adversaire dans le *Klein-Polly*; ce dernier est un bateau neuf construit à Neuhof, près Hambourg, pour le compte de M. G.-W. Buxenstein, président du Berliner Regatta Verein, et qui a fait ses débuts l'été dernier dans les régates allemandes où, sur six départs, il a enlevé cinq premiers prix. Pour sa saison en Méditerranée, M. Buxenstein a engagé un équipage anglais commandé par le capitaine Thomas Diaper. Le *Klein-Polly* a eu les honneurs de la troisième série (de 3 à 5 tonneaux) avec le Prix du ministre de la Marine, le Prix Lérina, le Prix Brambilla et le Prix Lorne Currie. Mais *Sagitta* le suit de près avec le Prix Lord Brougham and Vaux, le prix du Club Nautique de Nice et le Prix Richard Winslow. Dans cette série, le nouveau racer de M. P. Chauchard, *Riou*, a courageusement lutté contre ses redoutables adversaires et, à ce titre, a droit à une mention honorable.



La Logette du Jury aux régates de Cannes.

Les courses de la deuxième série (de 1 à 2 tonneaux) ont été



Sagitta, **Sloop de 3 tx à MM. de la Chapelle et Comte Bouny de Salles.**

Laura, **Côtre de 19 tx à M. E. Hore (Anglais) du Royal Dorset Yacht Club**

entre *Phalène* et *Lérina*, une série de matches dans lesquels sont intervenus quelques comparses et notamment un nouveau yacht italien, *Lygia*, à M. l'ingénieur Fassaro, qui semble devoir faire bonne figure par petit temps lorsqu'il sera bien étudié. Le lauréat de cette série et de l'ensemble après *Esterel*, est *Phalène*, à MM. le vicomte de Paris et Despujols, vainqueurs de la Coupe Sir Maurice Fitz-Gerald, du Prix de S. A. Mgr le duc de Chartres, au Prix du Tennessee, du Prix du comte Chandon de Briailles, du Prix de la Société Nautique de Marseille, du Prix du capitaine Andesson et de l'un des Prix Jefferson. Quatre victoires figurent au tableau de *Lérina* : la première épreuve de la Coupe Fitz-Gerald, le prix du comte de Caserta, celui de la Société Nautique de Toulon et l'un des prix Jefferson. Ce yacht appartient au comte Hermann de Pourtalès et court sous le nom de M. Larivière.

Les coureurs étaient plus nombreux dans la petite série (au-dessous de un tonneau) et, bien que possédant tous d'excellentes qualités, ils ont trouvé leur maître dans *Linton*, à M. Brambilla, l'un des plus fidèles habitués de nos régates. En effet, quoiqu'il ne soit arrivé à Cannes que le neuvième jour de la réunion, le petit racer italien s'est classé quatre fois premier, gagnant le Prix supplémentaire de la dixième journée, le Prix du Casino de la rue Bossu, le Prix de la Société des Régates de Sainte Maxime et le Prix Vanguardia. Ledériveur anglais *Scotia*, à M. Collins, vient immédiatement après avec trois prix : celui de la Société Nautique et Sportive de Saint-Tropez, le Prix Max Kramer et le Prix... Collins, — dans lequel le propriétaire de *Scotia* s'est contenté de l'honneur d'être classé premier. Ces deux yachts avaient pour principaux concurrents *Skeandhu*, à M. Lorne Currie, gagnant du Prix des Iles ; *Jano*, à M. P. Chauchard, qui a remporté le Prix de la Société des Régates de Monaco, et *Joliette II*, à M. Zafiropoulo, auquel est échu le Prix de S. A. I. le grand-duc Michel de Russie.

A défaut des grands racers anglais, quelques cruisers se sont présentés dans les grandes séries (au-dessus de 20 tonneaux), ce qui a permis d'exécuter complètement le programme, et il convient, à ce propos, de féliciter M. de Laire qui a bien voulu mettre en ligne sa goëlette *Aventurière* sans aucune chance de succès. *Stéphanie*, au marquis de Rochechouart, a été plus heureuse. Avec la coupe Ogden-Goëlet-Gordon Bennett, ce yacht a obtenu le Prix de la Ville de Cannes et le Prix de Monte-Carlo. Citons encore l'*Anémone*, à M. de Vilmorin, gagnant du Prix Vallaurès et de la croisière de Cannes à Antibes.

Parodiant le mot bien connu des Normands, nous dirons

Riou, **Côtre de 2 tx 8, à M. P. Chauchard.**

en manière de conclusion : « Pour une année où il n'y a pas de bateaux, il y avait des bateaux » — et dans les conditions où ils se trouvent, cette année, les organisateurs des Régates de Cannes ont le droit d'être parfaitement satisfaits du succès qu'ils ont obtenu.

(Clichés Rontchewsky). HENRI PHILIPPE.

P.-S. — Les exigences de notre mise en pages ne nous ont pas permis de faire figurer dans cet article les résultats des deux journées complémentaires organisées par la Société Nautique de Cannes, et nous ne pouvons qu'enregistrer, en dernière heure, ceux de la croisière de Cannes à Monaco, pour le Grand Prix de Monte-Carlo : le Prix de la grande série (15.000 fr.) a été gagné par *Esterel* ; celui de la petite série (10.000 francs) par *Bonafide*.

H. P.

La Réouverture du Parc des Princes

Les vélodromes se meurent! les vélodromes sont morts ! ! Tel est le cri que, avec moins d'éloquence, mais avec autant de conviction que l'orateur sacré, des prophètes de malheur allaient criant sur tous les toits et dans toutes les gazettes qui voulaient bien accueillir leur prose. Le sport cycliste est absolument dégringolé, personne n'en veut plus, cela n'intéresse plus personne. Et on avait beau les contredire et apporter à l'appui de la thèse contraire les meilleurs arguments, on n'y voulait pas croire.

Vous êtes intéressé à l'affaire, disait-on à Desgrange, quand il s'efforçait d'expliquer, que sans valoir celui de millionnaire, le métier de directeur de piste n'était pas encore si mauvais que cela. C'est ce qui vous fait marcher, disait-on aux journalistes qui défendaient la cause du sport. Le spectacle vélodromesque est bien fini ; vous verrez quand la saison rouvrira ; vos pistes seront vides.

La saison est réouverte depuis une semaine. La réponse a été péremptoire

Courbe | Mathieu | Brécy | Gentel

La première de l'année. Course scratch de vitesse gagnée par Courbe d'Outrelon, de Lille

Jamais, à moins d'un programme extraordinaire il n'y avait eu autant de monde au Parc des Princes.

La chose est donc acquise désormais. Il y a un public pour les courses de vélocipèdes, comme on disait autrefois, comme il y a un public pour les courses de chevaux. Certes, si vous ne lui donnez rien, à ce public, que le sempiternel match plus ou moins truqué, ou des courses d'attente entre cracks de 5e grandeur, il finira par se lasser. Mais le jour où vous lui donnerez un programme véritablement intéressant et varié, il sera là, fidèle, prêt à applaudir aux performances des sprinters et des stayers.

Le fait est qu'il fallait avoir un ardent désir de voir des courses cyclistes et en avoir été privé depuis longtemps pour venir passer deux heures immobile en plein air par le froid glacial qu'il faisait dimanche. N'empêche que le public était là, que les populaires étaient combles et que personne n'a bougé jusqu'à la dernière minute de la dernière course du programme.

Aussi Desgrange et son inséparable Goddet étaient-ils satisfaits. Les faits donnaient raison à leurs théories et leurs caisses étaient pleines. Que pouvaient-ils demander de mieux?

Sous le ciel gris, par le vent glacé de dimanche, le Parc des Princes ne respirait pas une gaieté folle. Néanmoins, tout avait été paré et remis à neuf. Vienne un jour de soleil et tout sera parfait. Une petite critique cependant. Où sont donc les commissaires des courses? Le réglement déclare qu'il doit y avoir trois commissaires. Il y a une bonne commission sportive dont les membres savent faire, dans leurs bureaux, acte d'autorité. Que ne font-ils acte de présence au Vélodrome ! Il est regrettable qu'on soit contraint d'avoir recours aux bons offices de quelques assistants plus ou moins compétents pour officier ou donner les départs.

La direction du Parc des Princes. H. Desgrange et son secrétaire Goddet.

Je sais bien que les commissaires ne sont pas rétribués. Mais c'est là précisément un défaut d'organisation. Il est impossible de faire du sport sérieux — et on veut en faire, n'est-ce pas Desgrange? surtout en cette année d'exposition où tout l'univers sera à Paris, — il est impossible de faire du sport sérieux avec des officiels qui prêtent un concours gracieux. En Amérique, tous les officiels sont rétribués et personne n'y trouve à redire, au contraire. On indemnise bien le chronométreur; pourquoi pas le starter ou le juge à l'arrivée? Je suis d'autant plus à mon aise pour faire cette réflexion que je ne m'occupe aucunement d'épreuves professionnelles et que je ne puis être accusé de vouloir émarger à la caisse de Desgrange.

En route pour les primes ! Cette course est particulièrement goûtée du public à cause du nombre des partants.

Ceci dit, la réunion a été suffisamment intéressante. Le programme comprenait un heureux mélange d'épreuves de vitesse et de demi-fond. Dans les premières, les étoiles avaient fait défaut, étant paraît-il, à court d'entraînement. C'est un vieux de la vieille, Courbe d'Outrelon, qui est venu ravir la place sur laquelle les coureurs parisiens comptaient bien. Il a battu Mathieu et Brécy dans cet ordre après une belle arrivée.

C'est également un vieux, Bouhours, qui a remporté la course de 50 kilomèt. Quand on pense qu'il y a plus de dix ans qu'il est sur la brèche, et qu'il a vu passer trois ou quatre générations de coureurs, les battant les uns après les autres, on doit reconnaître que l'homme est étonnant. Et il sera encore là cette année!

Marcel Viollette.

(Clichés J. Beau VGA

Garin | Fossier | Linton | Walters | Bouhours | Baugé | Bor

Le départ des 50 kilomètres. (26 mars).

En Automobile au pays des cactus

M. Ernest Archdeacon, le chauffeur parisien bien connu, qui vient de passer plusieurs mois en Algérie, nous a fait parvenir une relation très intéressante de son voyage en automobile au pays des Cactus. Nous la publions en partie, convaincu qu'elle intéressera tous nos lecteurs.

. . . . . .

A peine installé à Biskra, je ne pouvais faire autrement que de faire venir d'urgence mon inséparable, aimée et fidèle compagne, je veux dire... mon automobile !

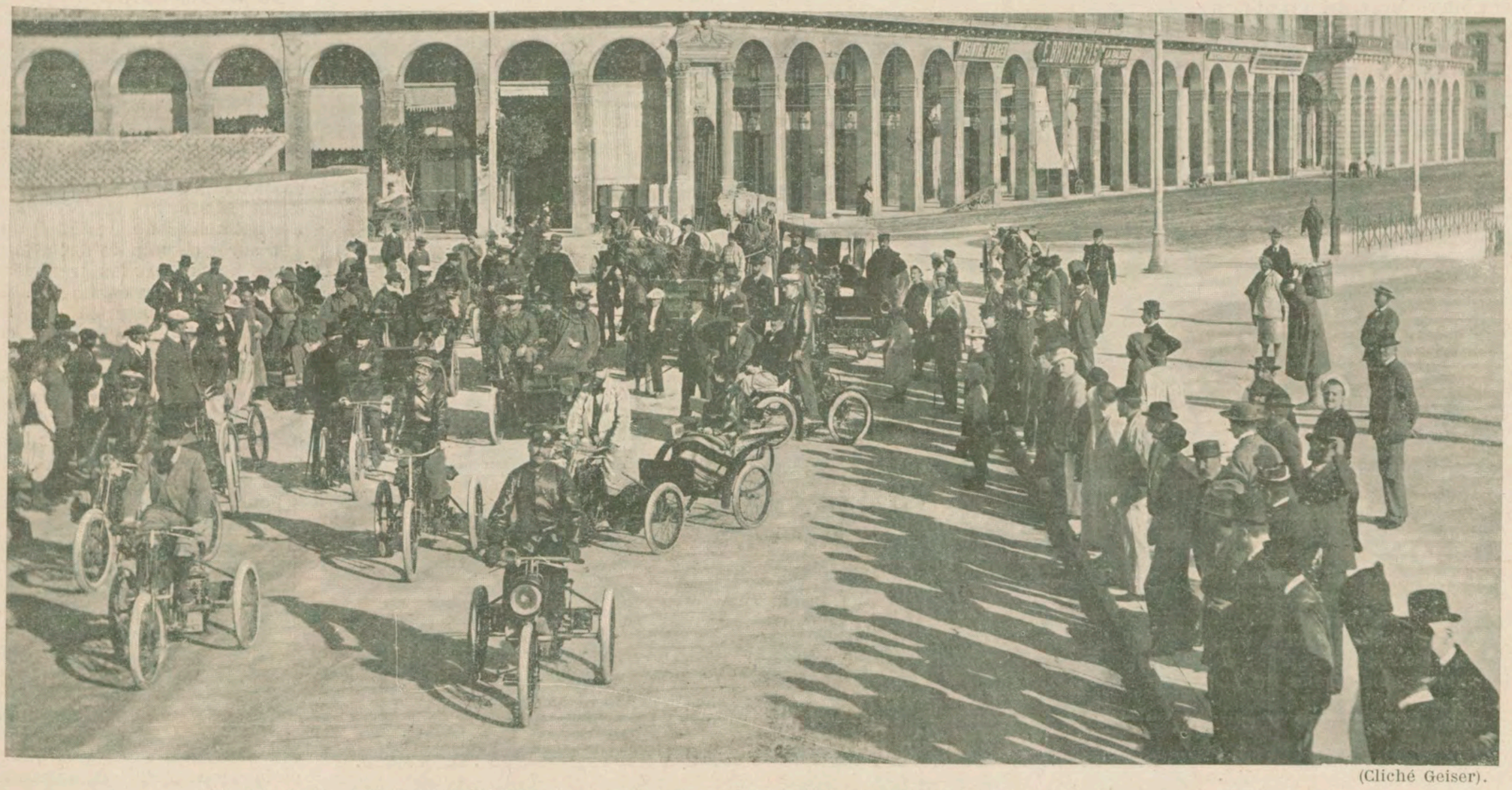
Une autre raison me poussait également à cette décision : c'est que j'avais appris à Biskra qu'aucune automobile n'avait encore osé affronter les effroyables routes de cette région ni foulé les sables de la reine des Oasis.

Pour comble, j'avais appris que M. de Talleyrand Périgord lui-même, un des rois de l'automobile, n'avait pas osé les affronter et était venu à Biskra, quelques jours auparavant, dans... un mail attelé de huit mules algériennes. Je résolus incontinent de démontrer par moi-même qu'avec de l'audace et une bonne voiture on pouvait matériellement faire ce que mon éminent collègue n'avait pas fait ; et je voulus m'offrir l'innocente satisfaction de fouler le premier le sol de Biskra, vierge jusqu'à moi de toute roue d'automobile.

Aussitôt dit, aussitôt fait. Je télégraphie pour ordonner l'expédition, et quelques jours après, ma voiture était dans l'Oasis.

Aux environs de Biskra même, j'ai fait fort peu d'excursions, l'état épouvantable des routes ou plutôt *l'absence absolue de routes*, rendait la chose impossible ; aussi y séjournai-je fort peu et décidai-je de filer à Alger par la route.

Entre Constantine et Alger. L'ouverture d'une tranchée dans la neige



(Cliché Geiser).

Sur le boulevard Carnot à Alger. Le rendez-vous des chauffeurs avant le départ de la caravane pour Blidah.

Travaux de déblayage.

J'hésitais cependant à quitter Biskra, sachant fort bien que presqu'aussitôt, j'allais rencontrer la neige à Batna sur les hauts plateaux.

J'eus vite fait d'envoyer ma voiture par le train à Constantine.

Je quittai cette ville le 24 janvier au matin, me dirigeant sur Sétif.

Cela marcha à peu près jusqu'à Saint-Arnaud — 25 kil. de Sétif. — A partir de cet endroit, la neige atteignait dans les tranchées un mètre de hauteur. Ces vingt-cinq derniers kilomètres furent un calvaire ; nous avons bien mis trois heures à les faire. Je restai plus de dix fois absolument bloqué dans la neige, convaincu chaque fois que cet arrêt était le dernier et qu'il fallait laisser la voiture là.

Cependant, grâce à l'énergie combinée de mon compagnon de route et de mon mécanicien qui, avec les outils de la voiture, creusait des passages dans la neige, je suis quand même arrivé à Sétif à 5 h. 1/2 du soir, sans autres avaries notables qu'un garde-crotte brisé.

Le lendemain 25 janvier, nous allons pour reconnaître la route et nous constatons immédiatement l'impossibilité radicale de passer sans se heurter, presque au sortir de Sétif, à des murailles de neige glacée atteignant deux mètres de hauteur dans les tranchées. De ma vie en France, je n'ai rien vu de semblable.

De nombreuses équipes d'ouvriers sont échelonnées sur la route pour faire le déblayage et d'après l'état des travaux il est certain qu'on en a encore pour vingt-quatre heures. En effet, le lendemain 26, nous nous mettons en route à 10 heures du matin, mais à 14 kil. de Sétif nous voilà de nouveau bloqués devant l'éternelle muraille de neige. A 12 h. 1/2 enfin la tranchée est suffisamment ouverte et nous y passons les premiers.

Très souvent ma machine, pourtant fort puissante, travaillait sans

m'être d'aucun secours, car avec la neige durcie qui se formait sous les roues, le moteur s'emballait faisant tourner les roues à toute volée sur la glace sans faire avancer la voiture d'un centimètre ; cette particularité empêchait même mes compagnons de pousser aux roues dans la crainte de se faire couper les mains.

Enfin, après des péripéties sans nombre, fils électriques coupés, accumulateurs brisés dans les effroyables secousses produites par les ornières de la route, nous arrivons tout de même à 7 h. 1/2 du soir pour coucher à Mansourah (120 kil. de Sétif), moyenne de route bien médiocre en apparence, mais étonnante en réalité, vu les incroyables difficultés traversées et les avaries qui en ont été la conséquence.

Le 27 au matin, redépart de Mansourah à 9 heures après avoir réparé les petites avaries de la veille.

A partir de Mansourah, la neige disparait complètement et les routes redeviennent passables. (En temps ordinaire elles doivent même être excellentes).

Nous traversons les superbes gorges de Palestro et arrivons aux environs de Minerville où nous trouvons la grande route coupée.

Mon parti est vite pris, je réquisitionne, avec la promesse d'un bon pourboire, une quinzaine d'hommes qui travaillaient à la route ; je leur fais réunir un très grand nombre de pierres plates et larges, très nombreuses en cet endroit et leur fais établir, à l'aide de ces pierres, deux voies juste à l'écartement des roues de ma voiture et juste assez larges pour supporter mes gros pneus, à la condition de diriger très droit; vous jugez si c'est facile avec une route pareille !

Arrivé à Alger, je rencontrai de suite une société d'hiverneurs, d'officiers, de colons, tous très intéressés par le mouvement automobile. Plusieurs même étaient propriétaires de véhicules automobiles.

Je n'étais pas depuis 8 jours à Alger, que je connaissais tout le monde. On « se m'arrachait » littéralement. Ma voiture entrait peut-être pour une petite part dans cette sympathie générale, mais enfin, quel qu'en fut le motif, cela fait plaisir tout de même.

Je recueillis toutes les adresses de chauffeurs d'Alger et des environs et je leur adressai à tous une convocation pour une excursion en caravane à Blidah. C'était la première tentative de ce genre qui eût été faite en Algérie.

J'espérais réunir une quinzaine de chauffeurs tout au plus, le résultat fut : 30 véhicules de tous genres et 56 chauffeurs et chauffeuses... qui, partis d'Alger à 10 h. s'assirent à midi à l'Hôtel d'Orient autour de la gigantesque table qui leur avait été préparée.

C'était là un triomphant succès qui stupéfia mes collègues algériens eux-mêmes; n'ayant jamais eu l'idée de se réunir, ils ne se doutaient ni de leur force ni de leur nombre.

Paris était certainement bien loin de se douter de l'extension considérable prise par l'automobile en Algérie. Tout en effet, à mon avis, doit contribuer à cette extension colossale et rapide : La clémence exceptionnelle du climat, la beauté du pays, le bon marché enfin de l'existence devrait y attirer tous les touristes hiverneurs amateurs de belle nature.

Bloqués

(Cliché Fréchon)

Dans l'Oasis de Biskra. Une famille arabe se fait initier aux joies de l'automobile.

Un passage difficile. Deux mètres de neige en pleine Algérie.

Au point de vue utilitaire maintenant, l'extension de l'automobile dans ce pays devrait être plus considérable encore. En effet, outre que les chemins de fer y sont relativement rares, les tarifs de transport en Algérie sont absolument *prohibitifs :* à telles enseignes que des notables commerçants d'Alger m'apprenaient cette chose *monumentale*, qu'ils avaient une économie de *50 pour 100* sur le chemin de fer, à faire A DOS DE CHAMEAU les transports afférents à leur commerce. Le tarif des messageries sur les chemins de fer Algériens est presque le DOUBLE des mêmes tarifs sur les chemins de fer de France !! — Doux pays !! Intelligents gouvernants!!! — Et on s'étonnera encore que notre belle colonie ne rapporte pas au pays tout ce qu'on en avait espéré !!

Pour terminer sur une note gaie cet article, je vais vous raconter en quelques mots comment ma voiture servit à une exhibition de clowns féminins, tous délicieux d'ailleurs sous leur loup.

Donc voici l'histoire : Une joyeuse bande de 18 Algériennes charmantes, je le répète, avait décidé de fêter le mardi-gras d'une façon originale. — Je serai peut-être indiscret en disant que je crois bien que quelques-unes étaient des étoiles danseuses ou chanteuses du théâtre d'Alger ! !

Donc elles s'étaient habillées *toutes les 18* de la même façon ; et pour ce faire, avaient adopté un superbe clown jaune et vert avec un ravissant chat de velours noir... au milieu. Après quoi, ainsi costumées et rigoureusement masquées, elles pensaient aller vagabonder en bande par la ville, intriguer partout, en les appelant par leur nom, tous les notables algériens qu'elles connaissaient peu ou prou.

Ensuite, elles eurent une deuxième idée lumineuse : ce fut de m'envoyer une " délégation " exquise je vous assure, pour m'exposer le projet et me suggérer que, comme véhicule, mon automobile ferait admirablement l'affaire ! ! Elles m'offraient au surplus, pour moi, un costume semblable au leur, pour être à l'uniforme et ne pas déparer l'ensemble ! ! !

Aussitôt proposé, aussitôt accepté avec cette réserve que les ressorts de ma voiture seraient peut-être un peu faibles pour emporter... dix-huit personnes. J'arrivai cependant à en prendre jusqu'à neuf, et je casai le restant sur les automobiles des amis; nous défilâmes ainsi pendant deux heures au milieu de la ville à l'ébahissement général ! !

Mais l'idée triomphante de la fin fut d'aller terminer la journée aux courses pour lesquelles toutes ces dames avaient des cartes.

Et voilà mes dix-huit enragées envahissant le pesage, tapant sur le ventre des officiels les plus graves, qu'elles appellent par leur petit nom, ou bien les jetant au milieu de leur cercle pour danser toutes les dix-huit autour d'eux des rondes échevelées. Après quoi toute la bande s'en alla en monôme et en coup de vent, comme elle était venue. C'était vraiment d'une drôlerie irrésistible.

Vous voyez que non seulement l'Algérie est un beau pays, et un pays fin de siècle, mais encore qu'on ne s'y embête pas. Je suis enchanté de donner ici dans votre journal, à cette admirable contrée et aux charmants compatriotes que l'on y rencontre, le témoignage sincère du souvenir exquis que j'en ai rapporté.

ERNEST ARCHDEACON.

La Première de Longchamp

On était tenté de regarder à deux reprises son programme pour se convaincre que l'on assistait à la première journée de la *réunion de printemps*. On aurait plutôt dit la réunion in-extremis de Chantilly. Il ne manquait au décor que les braseros autour desquels on se presse à l'automne. La Société d'Encouragement n'a pas l'habitude de lutter contre les frimas sur son hippodrome; du Bois de Boulogne, les braseros n'existent pas sur le champ de course.

Nous avons revu *Fourire* un des meilleurs représentants de la génération de 1896. Le fils de *Palais-Royal* rencontrait *Magistral* qui avait remporté une victoire significative à Vincennes, et deux bonnes juments, dont une des meilleures de son année, *Sesara*, la gagnante de la Poule d'Essai et des Prix de Flore et de Vermeille.

Prix des Marronniers. 4,000 fr. 2,400 mètres, pour chevaux de 3 ans et au-dessus, gagné par *Nab*, p. alz. 3 ans, 45 kil., par *Fair-Head* et *Naïde*, à M. R. Mills, monté par Murray.

Prix des Sablons. 15,000 fr. 2,000 mètres, pour chevaux de 4 ans et au-dessus, gagné par *Fourire* p. bai 4 ans 60 kil. par *Palais-Royal* et *Fourchette*, à M. E. Fasquel, monté par T. Lane.

Ces trois adversaires n'ont pas existé contre l'excellent cheval de M. Fasquel, et aucun doute ne peut subsister sous le rapport de la régularité. L'allure a été suffisamment rapide; *Kroshka*, très énergiquement montée par Edouard Wattkins, a fait un train très soutenu. A l'entrée de la ligne droite, *Fourire*, qui s'était maintenu immédiatement derrière le leader, passait dans une action qui ne laissait aucun doute. Il déployait quelques belles foulées et à partir de ce moment les autres n'existaient plus. Tandis que nous admirions le crack, ses rivaux avaient l'air de ne plus avancer. Et cependant on avait la sensation des efforts qu'ils avaient donné, se heurtant à une qualité bien supérieure.

Fourire parait avoir devant lui une brillante campagne. Sa rencontre avec *Perth*, le lauréat classique, sera du plus haut intérêt.

Je serai tenté de croire que nous avons un autre bon cheval, appelé lui aussi à faire ample moisson de prix. *Ivry* a gagné au petit galop le prix de Fontainebleau. Si l'on tient compte que le poulain de M. Deschamps est loin d'être en possession de ses moyens, on peut avancer qu'il doit être un des concurrents les plus en vue jusqu'ici pour les grands engagements où il est inscrit.

Prix de Mars. 8,000 fr. 2,000 mètres, pour chevaux de 3 ans, gagné par *Nicolaïeff*, p. alz. 3 ans 58 kil. par *Gouvernail* et *N. de Titania II*, à M. J. Desbons, monté par Dodd.

(Clichés V. G. A),

Il rencontrait des chevaux qui inspiraient une grande confiance à leur propriétaire. *Annecy* qui fait partie d'une écurie très en forme puis qu'elle possède *Sans Escompte* et *Kremlin*, et *Voiron*, *Castelmoron* dont les progrès étonnaient son entraîneur lui-même, *Motocycle* qui lui aussi appartient à une écurie redoutable en ce moment, et *Lovelace*, un fils de *Courlis* qui passe pour galoper.

Ivry les a dominé du commencement à la fin, battant *Motocycle* de ce qu'il voulait.

Sa silhouette est assez régulière. C'est un grand cheval, d'une bonne longueur, près de terre, rappelant beaucoup son père *Stuart* dans son dessus.

Le prix de Mars ne peut pas donner lieu à de nombreux commentaires. Le lot n'en paraît pas très relevé. Les chevaux sur lesquels on comptait le plus n'ont pas brillé. Le favori seul pourra rappeler de cette défaite. Après avoir paru en difficulté tout au début, le style dans lequel il a refait le terrain perdu nous a laissé une bonne impression.

Quant au vainqueur, *Nicolaïef*, c'est un grand et fort poulain, assez haut sur jambes, dont le dessus est irréprochable. On pourrait lui reprocher son aspect un peu commun.

Du prix Dollar, je préférerai ne pas en parler, car pour moi le résultat est sujet à caution. *Voiron* n'aurait pas dû battre *Cravan*. Une erreur de tactique a coûté à l'écurie du baron de Rothschild... Après avoir parue dominer son rival, au lieu d'attendre ou simplement de démarrer son jockey s'est placé à côté de *Voiron* dont la tenacité est à toute épreuve ; il lui a permis ainsi de mettre à profit ses rares qualités de courage. *Cravan* est un mécanisme qui a gagné toutes ses courses de la même façon, en mettant en déroute ses adversaires, mais ce n'est pas un lutteur. Je ne peux donc pas, me basant sur ce résuliat, inscrire cette victoire à l'actif de la jeune génération et conclure ainsi que nous avons de bons trois ans, ce dont je doute fort. Je crois au contraire que cette génération est très ordinaire et cette première journée ne changera pas mon opinion.

RAYMOND ISABEL.

Un Exploit de Tireur

935 pigeons en 7 heures 30.

La presse sportive française a annoncé récemment la nouvelle d'une très remarquable performance au fusil de chasse — un véritable record en son genre — accomplie par un distingué sportsman italien, M. Louis Torrigiani, de Florence. La *Vie au Grand Air* a aujourd'hui le plaisir de publier une photographie du tireur florentin, photographie prise au cours de sa performance. Voici, d'autre part, quelques détails sur cet exploit et sur celui qui en a été le héros :

Le marquis Louis Torrigiani, pour lui donner le titre qui lui revient, est un jeune homme de 25 ans environ, passionné des sports et, en particulier, du tir. Il appartient à une des meilleures familles de Florence ; son père est sénateur et maire de cette ville et y est universellement estimé pour sa courtoisie et son abord affable et sympathique.

C'est à la suite d'un pari, résultant lui-même d'une discussion sportive, que le marquis Torrigiani a accompli la prouesse qui nous occupe. Le pari consistait pour lui à tuer 850 pigeons sur 1.000 tirés, à une distance de 27 mètres et dans un délai maximum de douze heures ; l'enjeu se montait à 7.000 lires, soit un peu moins de 7.000 francs de notre monnaie.

Le tireur a brillamment gagné son pari, puisqu'il a réussi à tuer 935 pigeons (au lieu de 850) sur les 1.000. De plus, il n'a employé pour cela que sept heures trente, gagnant ainsi quatre heures et demie sur le délai qui lui était accordé !

M. Torrigiani s'est servi d'un seul fusil ; quand le canon en était par trop brûlant, il le trempait dans un bassin d'eau glacée. Il a, d'ailleurs

(Cliché Alinari) **M. Luigi Torrigiani, qui vient de tuer 935 pigeons sur 1000, en 7 heures 30 minutes, au stand de Florence.**

fallu répéter cette opération trente-cinq fois, ce qui a occasionné une perte de temps d'environ une heure et demie.

Pour empêcher l'enflure du visage, le tireur devait également se graisser de temps en temps avec de la vaseline. A part une légère écorchure à la joue, il n'avait, d'ailleurs, aucune trace visible après cette extraordinaire performance et le prouva même, en prenant part sur le champ, à deux poules au fusil organisées par quelques-uns des sportsmen présents.

J'ajoute que plus de 2.000 personnes assistaient à ce record de tir et que le stand du Club florentin, qui en fut le théâtre, ne désemplit pas une minute. Notre photographie a été prise au moment où M. Torrigiani vient de tirer son millième pigeon, c'est-à-dire alors que le pari est gagné et bien gagné.

L'annonce de ce pari avait fait sensation à Florence et de nombreux paris supplémentaires avaient été engagés sur son résultat. Aussi, le tireur victorieux a-t-il reçu une ovation enthousiaste pendant et après son exploit.

Le tireur florentin a eu des prédécesseurs et plusieurs maîtres du fusil ont fait des paris analogues. Les uns ont perdu, d'autres ont gagné, mais personne n'a aussi rapidement mis bas ses mille pigeons.

Nous espérons avoir le plaisir de voir M. Torrigiani à Paris, pour les concours qui seront organisés à l'occasion de l'Exposition et pouvoir ainsi applaudir à de nouveaux succès de ce champion d'un sport aujourd'hui par trop délaissé chez nous.

Victor Breyer.

LES CHAMPIONS DE DECAUVILLE

Coupe des Voiturettes — Paris-Rouen et retour

M. THÉRY

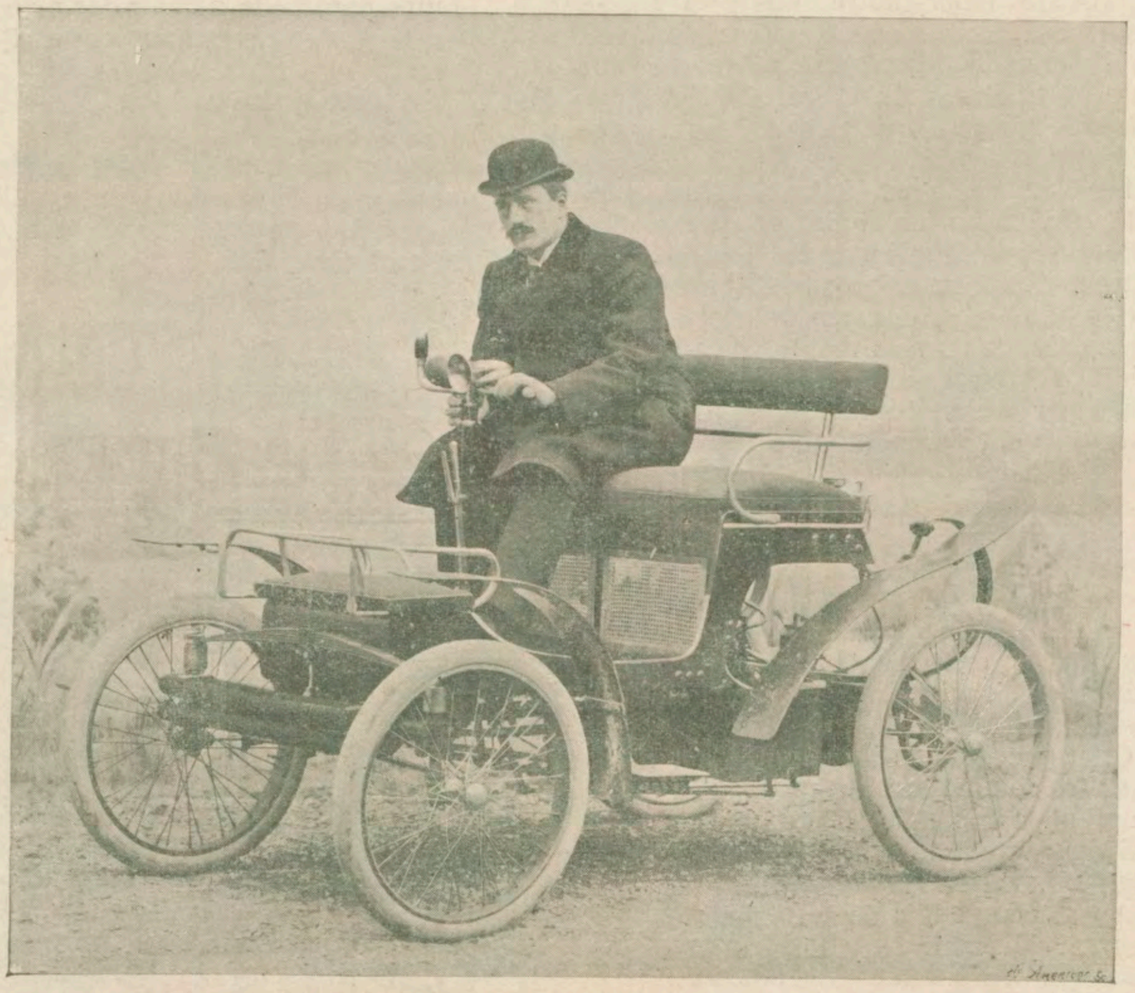
Théry est le professionnel flegmatique que tout le monde sportif connaît, ne se déridant qu'à partir d'une vitesse de 50 kilomètres à l'heure.

Bon mécanicien, connaissant à fond sa voiture, ce n'est qu'en face des résultats acquis qu'on peut concevoir la quantité d'énergie concentrée et cachée sous un masque placide et que la volonté d'arriver est seule capable de mettre en mouvement. Il nous suffit de rappeler un exemple de sa force d'endurance : engagé l'année dernière dans la course de Paris-Bordeaux, sur une voiturette qui ne pouvait donner que 30 kilomètres à l'heure, ce vaillant coureur parti à 1 heure du matin, a fait les 560 kilomètres du parcours et est arrivé à Bordeaux dans un tel état d'anéantissement que, frappé d'une amnésie cérébrale, il lui était impossible de prononcer d'autres paroles que celles-ci : — Je dois arriver à Bordeaux. Et il y était.

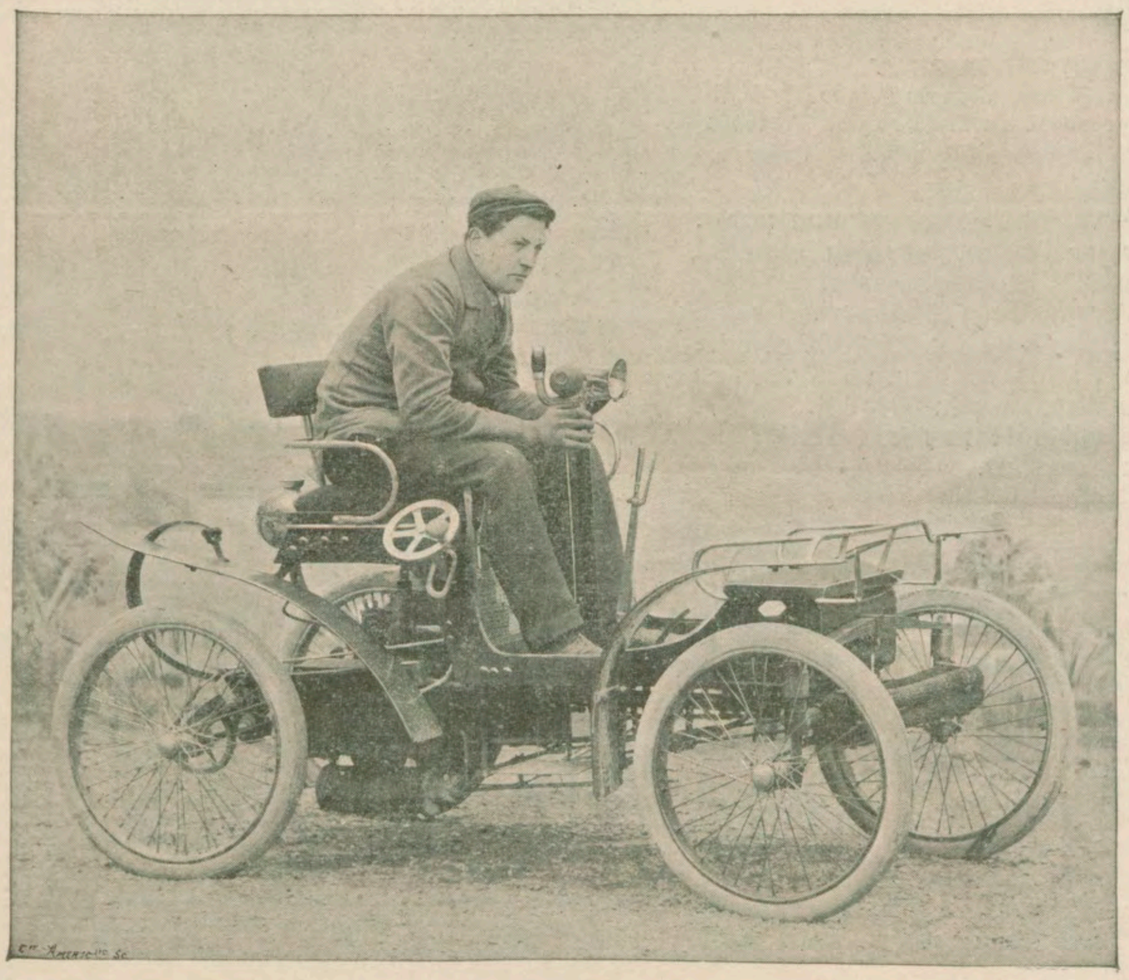
Théry a couru presque toutes les épreuves où a paru la *Voiturette Decauville* et l'a toujours conduite à l'honneur.

Dans la course du Tour de France, 2.300 kilomètres, c'est avec la voiture ordinaire, munie d'un siège spécial, que Théry a remporté le deuxième prix, sous le n° 65. La Coupe des Voiturettes n'a donc été pour lui que la continuation de ses succès précédents. Il est fâcheux que le service militaire arrête pour quelque temps ses succès de coureur.

Dans la Coupe des Voiturettes, Théry s'est classé le premier de sa catégorie, couvrant les 211 kilomètres du parcours en 4 heures 51 minutes, 20 secondes et précédant le second de 55 minutes, une paille !



M. L. Ravenez, 2e de sa catégorie dans la Coupe des Voiturettes, 3e du classement général.



M. Théry, 1er de sa catégorie dans la Coupe des Voiturettes, 1er du classement général.

M. L. RAVENEZ

Fils du sympathique Président du Conseil d'Administration de la Société Nouvelle des Etablissements Decauville aîné, des Aciéries de France et des Voitures Automobiles Decauville, L. Ravenez fils a étudié la mécanique de précision à Cluze.

Ses aptitudes prononcées pour cette branche d'industrie, la maîtrise avec laquelle il est arrivé à conduire les automobiles, l'ont naturellement désigné comme Directeur de la Sociétés des Voitures Automobiles Decauville, de Paris.

Ce n'est donc que comme amateur que M. L. Ravenez fils a pris part à la course de Paris-Rouen et retour ainsi qu'à celle de Paris-Amsterdam et non comme professionnel, ce qui ne l'a pas empêché d'arriver deuxième de sa catégorie et troisième du classement général.

Que faut-il, en effet, pour bien conduire une automobile quelconque ? Il faut la bien connaître et lui faire rendre tout ce qu'elle peut donner.

Il faut surtout un calme et un sang-froid à toute épreuve, et M. Ravenez fils, qui est un taciturne, possède ces qualités au plus haut degré.

Dans la Coupe des Voiturettes, M. L. Ravenez s'arrachant pour un jour à ses absorbantes fonctions de directeur avait tenu à conduire une voiture. Il s'est classé second de sa catégorie, en 5 heures 56 minutes 47 secondes sur ce dur parcours de Paris-Rouen et retour.

Les Théâtres

PALAIS-ROYAL : *Zigomar*. — CLUNY : *Un soir d'hiver*. — ATHÉNÉE : *La Statue du Commandeur, Les Ruptures*.

Lundi 26 mars

Le Vaudeville, contre lequel combien s'insurgent sera éternel.

Car s'il y a les gens d'esprit, il y a aussi les farceurs. Or, les farceurs forment une majorité imposante dans notre chère et bien-aimée France. L'amusement qui consiste à vous envoyer dans la figure une poignée de confetti, aux jours bénis du Mardi-Gras et de la Mi-Carême, prouve que ce que j'énonce n'est pas un paradoxe.

Le Vaudeville est à la Comédie ce qu'une jolie fille bien en chair, de verbe haut, qui ne craint pas de rééditer les calembourgs trop connus des commis-voyageurs ou les plaisanteries héroïques des rapins, est à une femme du monde, de tenue aimable, de propos fins et distingués, qui sait vivement remettre à sa place par un mot spirituel un gentleman trop entreprenant ou simplement maladroit.

Je n'étonnerai pas beaucoup mes lectrices, en disant que si mes sympathies vont à la seconde, beaucoup de mes contemporains préfèrent la première. Il est si beau de ne pas se gêner, de mettre les pouces dans l'entournure de son gilet et de s'exclamer : « Hé bien ! on va rire et d'un rire facile ! »

C'est pourquoi le Vaudeville est nécessaire comme le cigare pour ceux qui l'aiment, après le café. Il doit toujours exister, comme le Printemps, que d'ailleurs nous attendons encore.

Aussi, deux fois de suite, exerça-t-il ses cabrioles sur deux scènes différentes.

Fut-il heureux ? C'est une autre affaire.

Il m'est arrivé souvent de causer avec des directeurs de théâtres qui montent ce genre de pièces. Certains même furent assez aimables pour me demander de leur en écrire, honneur vraiment trop périlleux. La conversation se terminait toujours par cet aphorisme : « Il faut que le deux (lisez deuxième acte), disait le Directeur, soit mouvementé, qu'il emporte tout ».

C'est très commode à dire. Mais quand il faut le faire ! Un acte mouvementé qui emporte tout... Si vous en avez un sur vous, vous seriez très aimables de me l'envoyer. Nous ferions fortune.

Malheureusement, comme ledit acte susindiqué ne se rencontre pas tous les jours, que fait l'auteur? Pour « mouvementer, » il ouvre des portes et il les referme ; il truque des armoires ; il sème des chapeaux ou des cartes de visite qui, invariablement, se tromperont d'adresse. Et dans ce milieu évolueront la douce cocotte, plus vieille encore que le divin Mathusalem, qui ayant un certain lot d'amis, s'écriera : « Mon Dieu ! voilà Arthur ! où vais-je cacher Anatole? » Arthur entre, et tout à coup survient Maxime. « Mon Dieu ! s'écrie encore la chère enfant, j'ai déjà dans deux pièces différentes, Arthur et Anatole. Si Gontran arrive, où vais-je pouvoir cacher Maxime?»

Ou bien, si l'on veut changer l'héroïne, il s'agira d'une femme mariée qui, trouvant son mari « pot-au-feu », rêve les aventures classiques. Elle a connu (en général, c'est l'ami du mari), un beau jeune homme. Le plus souvent ce dernier est noble et le mari porte un nom ridicule. Car vous savez aussi que bien moi, qu'au héâtre, une femme du monde qui se respecte ne doit avoir un léger sentiment que pour un jeune homme titré. Celui-ci possédera une garçonnière avec un mobilier « modern style ». Si le mobilier n'était pas « modern style », zut alors ! comme dit presque toujours le domestique de l'amoureux, le domestique « rigolo » que vous avez sans doute vu quelquefois depuis votre enfance.

Donc, la femme mariée arrive chez son « flirt » — « Ah ! Adhémar. — Adhémar est un prénom favori — faut-il que je vous aime pour faire une bêtise pareille ! »

Scène de flirt où l'amoureux se conduit toujours comme le dernier des niais. Au moment critique, le domestique entre. Qui arrive ? Le mari.

— Ciel ! où me cacher !

— Par ici.

Invariablement, la dame se dirige vers une porte opposée à celle par laquelle elle devrait sortir. Elle revient sur ses pas et trouve enfin la cachette qu'elle doit occuper.

(Cliché Nadar).

M. MAURICE DONNAY
L'auteur de *Éducation de Prince*
actuellement représenté au Théâtre des Variétés

Le mari apparaît.

Alors, nous le verrons entrer par une porte, la femme sortir par l'autre, jusqu'au moment où l'auteur réconcilie les deux époux.

Ritournelle à l'orchestre. Valse des pardessus.

Et dans la nuit, pas celle des *Etoilés*, comme dirait un de mes amis intimes, vous vous en allez par un bon vent, un peu frisquet.

N'éternuez pas surtout ! On s'étonnerait, puisque vous sortez d'un four.

❦

Vous me direz sans doute que j'ai été assez long dans mon préambule.

Mais si vous avez lu mes premières réflexions, je l'espère, sans trop en être sûr (la vie est si courte et on a tant à faire !) vous n'attendrez pas de moi, cette fois-ci, un compte rendu très détaillé des pièces qui viennent de se succéder sur l'affiche.

Dans *Zigomar*, M. Gandillot qui est bon zig, nous montre une demoiselle dont le nom n'est pas le synonyme de Vertu. Elle retrouve un soir, aux Folies-Bergère, endroit où l'on flirte encore, paraît-il, un de ses anciens amis.

— Qu'est-ce que tu fais ?

— Je vais me marier, répond Zigomar.

Si cette demoiselle n'était pas aimable avec Zigomar et ne l'emmenait pas tout de suite chez elle, avouez que vous lui en voudriez.

Ne vous fâchez pas ; Zigomar (autrefois c'était notre vieil Adhémar) la suit.

Tu parles ! comme dit mon valet de chambre, *qu'est-ce qui va se passer?*

Eh bien ! il se passera que la charmante enfant est en possession déjà de deux protecteurs. Ils surviendront juste au moment où Zigomar sera là et alors, vous vous imaginez les histoires, mon prince !

Le premier des deux protecteurs ne dira rien ; l'autre rugira.

Zigomar, doté d'un beau-père qui ne badine pas sur les facéties conjugales, verra son mariage sur le point d'être rompu.

Rassurez-vous ; tout s'arrangera. La vie est belle, alors qu'on a vingt-cinq ans !

Bruits de portes et histoires de duel. Je n'ai pas besoin de vous en conter davantage.

J'ajouterai que toute la troupe du Palais-Royal a donné avec un louable entrain.

L'entrain est toujours louable.

❦

A CLUNY, la troupe ne fut pas moins héroïque.

Elle donne aussi, avec un bel élan, dans *Soir d'hiver*.

Dans ce vaudeville, M. Ernest Blum met en scène Mme Frontignan, une femme mariée qui arrive à l'époque de "La Cascade". Autrement dit, elle n'est pas insensible aux avances d'un jeune homme charmant, M. des Glayeuls, vieille noblesse de jardin.

Le soir même où elle ira retrouver des Glayeuls, son mari qui, lui aussi, voudrait déserter le pot-au-feu conjugal, se rend chez des amis où il doit rencontrer un flirt.

Mais, admirez les traîtrises de la température. Il y aura justement du verglas ce soir-là. En sortant de chez ses amis, M. Frontignan ne peut marcher ; il passe justement devant la demeure de des Glayeuls. Il l'appelle. Et voici tout le monde dans la rue, jouant à cachecache.

Je vous jure que les artistes ont l'air de s'amuser beaucoup.

❦

JE n'ai pas insisté sur ces deux pièces.

Je crois que mon préambule avait suffi.

Peut-être vous avais-je indiqué « la manière ».

Ceci explique d'ailleurs pourquoi, de temps en temps, le public revient à la pantomime. A ces acrobaties dialoguées, il préfère les pièces où l'on ne parle pas.

Aussi, ne serais-je pas surpris que *La Statue du Commandeur* eut à l'Athénée, un regain de succès.

On n'a pas de peine à suivre l'action ; la musique est facile et amusante. Puis il y a des étoiles, la si blonde et si charmante Louise Bignou et Mlle Odette Valéry, célébrité de music-hall, devenue théâtreuse.

Et il y a, avant tout, M. Paul Clerget, un commandeur exquis, qui commande admirablement le bataillon.

Enfin, « le festin de Pierre », c'est encore presque une actualité au moment où la Maison de Molière vient d'avoir le sien.

AUGUSTE GERMAIN.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons le compte rendu illustré des épreuves de la semaine de Nice où notre directeur est allé représenter la Vie au Grand Air.

Comment on Fait une Balle de Cricket

Vous prenez deux morceaux de liège..

Je trouvai mon ami William Ford profondément absorbé par une occupation singulière.

Debout devant une table outrageusement encombrée de morceaux de liège, de balles de caoutchouc, de ficelles, de lames de cuir, de rognures de toutes sortes, il manipulait avec un soin jaloux tous ces éléments hétéroclites. Autour de lui, par terre, sur les meubles, jusque sur la cheminée gisaient des balles de cricket de toutes couleurs et même de dimensions variées.

Enroulez autour de la laine

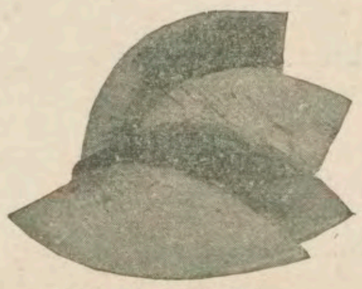
— Que faites-vous encore? demandai-je timidement en m'arrêtant sur le seuil.

— Ah! c'est vous, entrez.

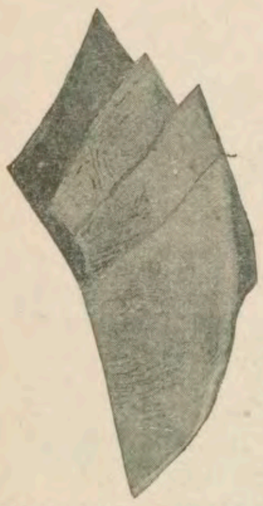
Puis il se remit à entourer de bandes de cuir une petite sphère en caoutchouc.

Après quelques moments de silence il monologua :

— Nous aurons beau faire, nous ne dépasserons jamais nos vieux maîtres. Tel que vous me voyez, je suis en train de chercher une combinaison qui permette d'obtenir une balle de cricket supérieure à celle que nous ont léguée nos pères, une balle à la fois souple et résistante, dure et élastique — la douceur dans la fermeté, mais c'est en vain. La bonne vieille recette d'après laquelle travaillent nos fabricants est inégalable.



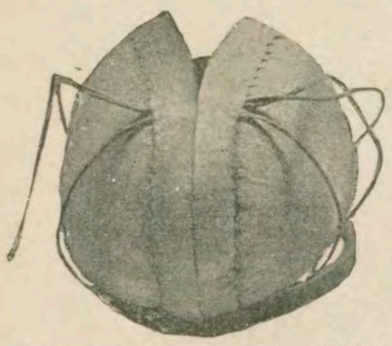
Puis de cette autre.



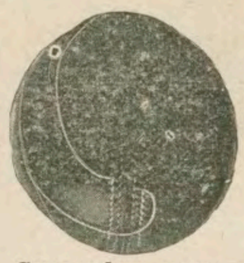
Vous taillez ensuite quatre sections de cuir de cette forme

William Ford resta quelque temps sans parler. Il lançait solidement à présent une balle. Quand il eut fini, il la soupesa, la fit rebondir sur le sol, exerça sur elle de minutieuses pressions, fit une moue mécontente et, sans même me regarder, continua.

— Vous autres, Français, vous ne serez jamais de véritables hommes de sport. Vous ne comprendrez jamais la jouissance qu'il y a entrer dans l'intimité des objets dont on se sert, à se pénétrer des secrets de leur fabrication, à éprouver leurs qualités de même qu'un cavalier ressent une joie intense à essayer un nouveau cheval. Vous allez tout simplement chez le marchand et achetez, en regardant à peine, raquette, balle ou ballon. Je suis sûr que vous ne savez même pas, ainsi que la majorité des joueurs de cricket d'ailleurs, comment est faite la balle dont vous vous servez.



Vous placez la balle à l'intérieur



Cousez les enveloppes ensemble.

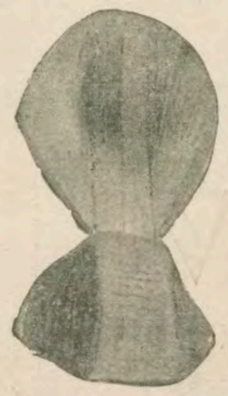
— Vous m'avez déjà expliqué, hasardai-je, la façon dont se construisait une batte...

Mettez plusieurs couches de liège et de laine.

— Et vous voulez que je vous démontre maintenant une balle. Pauvre aveugle. Je vous disais tout à l'heure que nous ne parviendrons jamais à faire mieux que nos devanciers et c'est vrai. Ainsi, la balle de cricket est faite à base de liège, ce que vous ignoriez probablement. J'ai essayé de remplacer ce liège par du caoutchouc durci, par du papier, par du bois, je n'ai jamais obtenu cette résistance forte et douce à la fois qu'a toute bonne balle de cricket. Je suis sûr que vous vous figurez que c'est très compliqué de fabrication, qu'il entre des matières extraordinaires. Vous oubliez que toutes les choses géniales sont faites de simplicité. Sachez donc que trois choses composent une balle : du liège, de la laine du cuir.

Continuez encore la même opération....

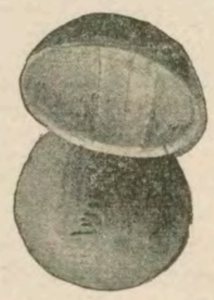
Vous prenez deux morceaux de liège, vous les arrondissez légèrement avec un couteau, vous prenez ensuite quelques lamelles souples et minces de la même substance — comme celles-ci, — vous en entourez les deux morceaux, puis, avec de la laine ordinaire, vous les liez ensemble.



Vous les croisez comme ceci...

Et, joignant l'action à la parole, avec une habileté prodigieuse, William Ford taillait, roulait, ficelait.

Vous prenez d'autres lamelles de liège et répétez la même opération, liant chaque fois très solidement avec de la laine, veillant soigneusement à ce que tout soit bien d'une surface égale. Quand vous avez atteint la grosseur et la solidité nécessaire, vous enroulez votre balle une dernière fois avec un peu plus de laine. Vous taillez une feuille de cuir en huit sections, quatre d'une forme et quatre d'une autre, semblables à celles-ci ; bien entendu, il faut un cuir spécial très résistant et très souple. Vous piquez ces sections et les reliez les unes aux autres de manière à avoir deux sortes de moitiés d'oranges, vous mettez entre elles votre boule de liège et de laine, vous croisez par dessus vos enveloppes, les fermez avec des piqûres et vous avez une véritable balle de match.



Les ajustez en forme de moitiés d'oranges.

Cela vous paraît très simple n'est-ce pas, mais en réalité, il faut un tour de main spécial et comme une sorte d'instinct. Je vous finis celle-là grossièrement, vous l'emporterez en souvenir de moi.

Et vous avez une balle de cricket

Puis, pris d'un subit accès de camaraderie cordiale, il vint vers moi et, me tapant sur l'épaule :

— Allons, je ne désespère pas de faire un jour de vous un vrai sportsman.

Mais je vous montrerai bien d'autres choses par la suite. Vous en ferez profiter les lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

MAURICE RAVIDAT.

La Course du Premier Pas

Nous pouvons nous féliciter de l'idée que nous avons eue. De tous côtés nous recevons des demandes de renseignements sur cette fameuse *Course du Premier Pas*. Quelles conditions exige-t-on, nous écrit un correspondant, pour y participer? Réponse : Cette course est exclusivement réservée aux chauffeurs qui n'ont jamais pris part à aucune course. C'est simple!

Par suite, dans la *Course du Premier Pas* tout chauffeur est certain d'avoir sa petite chance comme les camarades. Tous les concurrents sont sur le même pied d'égalité. Ils n'ont rien à leur actif qui puisse en imposer aux autres.

Pour multiplier les gagnants, et par suite les heureux, nous avons décidé de multiplier les catégories. Voici comment elles sont définitivement réparties :

A. — *Motocycles à une place.*

B. — *Quadricycles à deux places occupées ou motocycles avec une voiturette remorque.*

C. — *Voiturettes à quatre roues et à deux places côte à côte*, au-dessous de 250 kilos.

D. — *Voiturettes à quatre roues et à deux places côte à côte*, de 250 à 400 kilos.

E. — *Voitures à deux places au moins*, au-sus de 400 kilos.

Mille francs de prix, en objets d'art, seront distribués.

Les engagements peuvent nous être adressés dès aujourd'hui, accompagnés d'un droit d'entrée de 10 francs.

Chaque engagement donnera droit au service de la *Vie au grand Air*, pendant trois mois.

Pour tous renseignemants complémentaires, s'adresser à notre collaborateur. C. TAMPIER, qui s'occupera plus spécialement de l'organisation de cette épreuve.

LA DIRECTION.

ECHOS

Nous avons reçu la lettre suivante :

Monsieur le Directeur,

Ainsi que je vous en avais informé, j'ai porté devant la Commission Sportive de l'Automobile-Club de Nice (la Commission sportive de l'A. C. F. m'ayant prévenu qu'elle ne pouvait se réunir en temps), la réclamation que je lui avais adressée au sujet d'incidents qui se sont produits dans la Coupe des Voiturettes et qui se formulait ainsi :

« Une voiturette peut-elle se faire précéder en « course par une voiture plus puissante qui, en lui « servant de coupe-vent, l'alimente pendant le par- « cours, soit de bidons d'essence, soit de bidons « d'eau pour le refroidissement du moteur, et mettre « à sa disposition, le cas échéant, le mécanicien « pour réparer les avaries qui peuvent se produire.

L'honorable Président de l'Automobile-Club de Nice, M. J. Gondoin, vient de m'informer par lettre en date du 21 mars, que la Commission Sportive de l'Automobile-Club de Nice a décidé, dans sa séance du 20 courant, que ces faits ne peuvent être tolérés en course et que, pour éviter qu'ils ne se produisent, elle va informer les coureurs "Voiturette" qui prennent part à la Course de Nice du 26, qu'ils ne peuvent se faire précéder par une voiture, ni se faire aider en quoi que ce soit en cours de route.

Je crois cette décision importante et m'empresse de vous la signaler.

Veuillez croire, mon cher Directeur, à l'assurance de mes sentiments distingués,

Pour le Président du Conseil d'Administration de la Société nouvelle des Etablissements Decauville,

SCHLUSSEL.

CYCLES & APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
DE TOUTES MARQUES
Crédit 15 mois sans majoration de prix
Catalogue général franco
AGENCES RÉUNIES
5, BOULEVd de STRASBOURG, PARIS

Pour assurer votre digestion, demandez dans tous les restaurants l'eau de *Vichy-Etat, Célestins. Grande Grille* ou *Hôpital* (en bouteilles ou demi-bouteilles) avec le disque bleu *Vichy-Etat*, garantie de leur authenticité sur le goulot.

PLEINAIR.

UTOCOPISTE-NOIR Imprimez vous-même
Circulaires, Dessins, Plans, Musique, Photographie. —
Plumes et Stylographes or contrôlé maque CAW'S (1re du Monde).
SPECIMENS franco. J. DUBOULOZ. 9, Rd Poissonnière, Paris.

CORSET
DE LA
FACULTÉ
Exécuté par
Mme DESBRUYÈRES

Supprime la ceinture et fait disparaître complètement le ventre.

CORSET LOUIS XV

Droit devant, cambré du dos et sur les côtés, supprime le ventre.

Sur demande, l'album illustré est envoyé gratis et franco ; il comprend tous les modèles de corsets avec buse et sans buse, jupons de soie, lingerie, trousseaux, devis et la manière de faire prendre soi-même très exactement les mesures. — *Ecrire à la* Maison JEANNE D'ARC, 265, rue Saint-Honoré.

BISCUITS POUR CHIENS
« PHŒNIX »
6, RUE VIVIENNE, 6

LA LIBERTÉ
16, rue Montmartre, 146, PARIS

SES NOUVEAUX PRIX
D'ABONNEMENT

Un an . . . . . 26 fr.
Six mois . . . . . 14 fr.
Trois mois . . . . . 8 fr.

Le service gratuit des ANNALES POLITIQUES ET LITTÉRAIRES étant compris dans ces prix, l'abonnement à LA LIBERTÉ est donc **meilleur marché que les journaux à cinq centimes.**

Un service de CINQ jours est fait gratuitement sur demande affranchie

Transformation des Moteurs de Dion-Bouton
2 ch. 1/4-1 ch. 3/4-2 ch. 1/4-2 ch. 3/4-3 ch.-3ch. 1/2
Tricycles et Quadricycles
"AURORE"
Réunis de Moteurs de Dion 2 ch 1/4 - 2 ch 3/4 - 3 ch.
Société anonyme des Automobiles et Motocycles
AURORE
H. DECKERT, Directeur
BUREAUX ET MAGASINS : 79, *Boulevard Haussmann.*
ATELIERS DE CONSTRUCTION : *12. rue Bacon, Paris.*
Envoi franco des Prix-Courants

60 ANNÉES DE SUCCÈS
ALCOOL DE MENTHE RICQLÈS
(Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom: DE RICQLÈS

LE PNEU
MICHELIN
VOIT L'OBSTACLE

H. FRAENKEL
TAILLEUR
28, rue du 4-Septembre, 28
au coin de la rue Louis-le-Grand.
SUCCURSALE : 50, avenue de la Grande-Armée
Costumes et Equipements pour Sports
Vélo, Automobile, Equitation, Chasse, Golf, Tennis, etc.
Envoi franco du Catalogue illustré.

AUTOMOBILES
N. BRAVO
3, rue Bonnet, CLICHY, (Seine)
Voitures de tous Modèles
CARROSSERIE DE LUXE
Solidité - Confort - Hygiène
Moteurs de 5 à 20 chevaux (Système N. BRAVO)
Breveté S. G. D. G.
Mise en marche instantanée
Marche parfaite
Atelier spécial pour RÉPARATIONS D'AUTOMOBILES de tous systèmes

PETITES ANNONCES

HOTELS RECOMMANDÉS
BIARRITZ

HOTEL D'ANGLETERRE. Garage pour Automobiles.

BOURSE DES SPORTS

Chaque abonné d'un an a droit, dans le courant de son année d'abonnement, à cinq petites annonces de 4 lignes au maximum. Le texte de ces annonces doit nous être parvenu le vendredi matin pour être publié dans le numéro de la semaine suivante.

Prix de la ligne pour les non abonnés et pour les annonces supplémentaires (36 lettres), 0 fr. 50.

Motocycles.

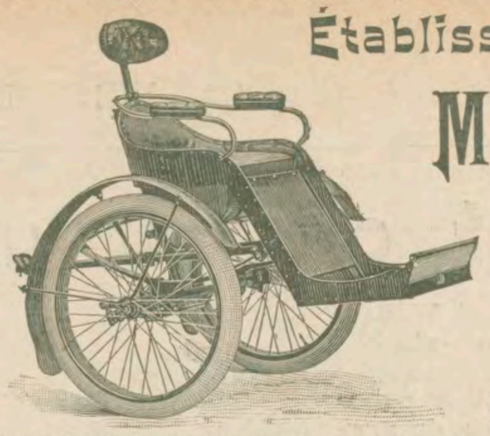
A vendre excellent tricycle, état de neuf, garde-bone aluminium, selle fauteuil avec voiturette remorque, capitonnée drap marron, ayant peu roulé. Le tout ayant coûté 2200 fr., pour 1700 fr. S'adresser Vallée, Touriste-Grenoble.

Automobiles.

A vendre bonnes conditions : Vis à vis Peugeot, 4 places avec glaces, 7 chevaux, état neuf, dernier perfectionnement, marche parfaite, radiateur à ailettes, pneus Michelin 90. Écrire au Journal sous initiales B P. F.

Suprême Pernot
le meilleur des desserts fins.

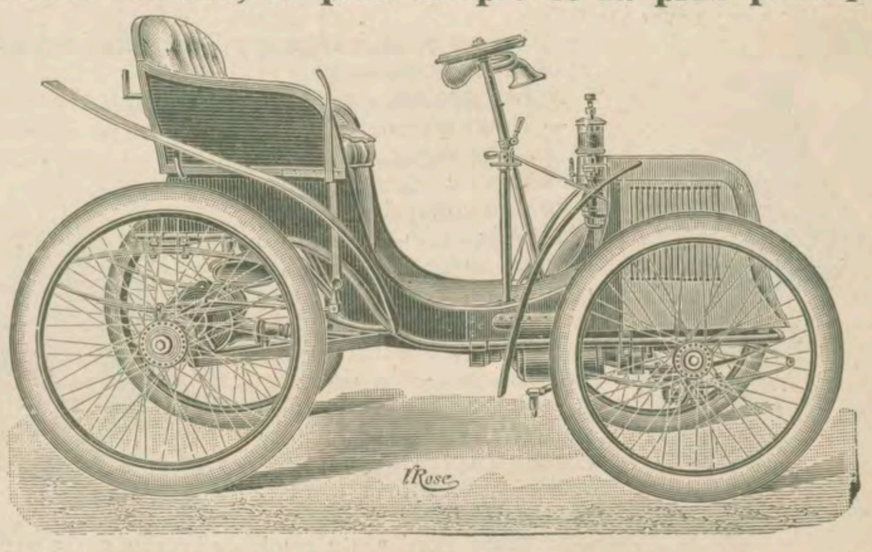
Manufacture Française de Vêtements en Peau souple et imperméable
rue Traversière, Saint-Etienne (Loire)
Automobilistes, Cyclistes, etc., demandez le Catalogue adressé. Adressé franco.



Établissements
MAROT GARDON
Société anonyme
Voitures 4 chevaux 1/2
TRICYCLES, QUADRICYCLES & AVANT-TRAINS
Usines à Corbie & à Levallois-Perret
Bureaux & Magasins, 37, rue Brunel, PARIS

VOITURETTE "SIRÈNE"
3 Chevaux 1/2 au frein, 3 vitesses
marche arrière, la plus simple et la plus pratique

* Pas de chaînes Pas de courroies *



* Monte toutes les côtes même les plus dures *

Très bien suspendue, donne la meilleure moyenne en pays accidenté.
FERNANDEZ & Cie, 35, rue Vivienne, PARIS

APPAREILS & FOURNITURES PHOTOGRAPHIQUES
DOM-MARTIN 51 bis, Boulevard Saint-Germain, PARIS
CATALOGUE GRATUIT

PANGADUINE Tout médecin soucieux d'éviter à l'estomac de ses malades nne fatigue inutile, par l'absorption pénible de l'Huile de foie de Morue ou de ses émulsions, leur ordonnera la **Pangaduine**.

La **Pangaduine** est supérieure à toutes les émulsions, car c'est un extrait naturel de tous les principes actifs tirés de l'**Huile de Foie de Morue**, qui permet d'absorber sous un petit volume, d'une façon agréable, sans fatigue pour l'estomac, la valeur d'une grande quantité d'**Huile de Foie de Morue**. Chaque flacon *dragées, élixir, granulée, sirop,* équivaut à plus de trois litres d'huile.
Détail toutes pharmacies.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

VOULEZ-VOUS

Un Porte-Monnaie Solide et Pratique, achetez le TANNEUR (sans couture). *Solidité incomparable.* En Vente partout. **A Paris:** Bd Bne Nouvelle, 40. Prix : Maroq., **1.95**. Veau russe, **2.45, 2.95, 3.45**. Gros : BONNARDEL, tanneur, Lyon

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, Faubourg St-Honoré, PARIS.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

NANTERRE, Gde **PROP.**, r. du Chemin de fer et r. du Sanglier, 3. Ces 12 a. 56 c. et 6 a. 88 c. M. à p. 45,000 et 15,000 fr. Adj. s. 1 ench. ch. not. de Paris, 10 avril 1900. S'ad. à Me **Moreau**, not. à Paris, 76, r. St-Lazare.

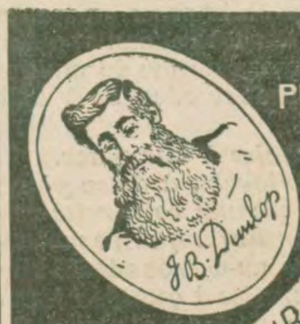
BRUNOY **Maisons** r. de Brie et r. du Pont. Ce 2 a. 52 c. Rev. br. 900 fr. Mise à pr. 16,000 fr. A adj. sr 1 ench. ch. not. Paris, le 10 avril 1900. S'adr. à Me **Moreau**, not. 76 r. S-Lazare Paris.

VILLE DE PARIS

A adj. s. 1 ench. Ch. des not. Paris, le 10 avril 1900 **TERRAIN à BRY-S/-MARNE** entre la **Marne** et la r. de la **République**. Surf. 160,558 m. 30. Mise à prix (**1 fr. 25** le mètre) 200,697 fr. 90. S'ad. aux not.: Mes **Mahot de la Quérantonnais**, 14, r. d. Pyramides, et **Delorme**, rue Auber, 11, *dép. de l'ench.*

MAISON à Paris, 11. r. **Rouvet.** Ce 539m. Rev. br. 9,482 fr. M. à p. 110,000 fr. Adj. ch. not. 10 avril. Me **Cottenet**, not., 25, bd B.-Nouvelle.

CIRAGE
Nubian
NOIR — JAUNE
S'emploie sans Brosser
CRÊMES, PATES et PRÉPARATIONS HUDIAH
Pour Chaussures et Harnais.



Imp. JEHLEN et LÉGUILLON, 58, rue Grenéta